VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 322)
z dnia 18 marca 2015 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 322)

18 marca 2015 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– uchwałę Senatu w sprawie ustawy o zmianie ustawy – Prawo budowlane oraz niektórych innych ustaw (druk nr 3219),

– sprawozdanie podkomisji nadzwyczajnej o poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 1859).

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Rynasiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Paweł Długołęcki** główny specjalista w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych, **Mariusz Wasiak** główny specjalista w Komendzie Głównej Policji, **Zbigniew Miłek** naczelnik w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, **Marcin Ślęzak** dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego, **Jacek Zalewski** prezes Fundacji Krajowe Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, **Maciej Wroński** przedstawiciel Stowarzyszenia Transport-Logistyka Polska, **Łukasz Oleszczuk** przedstawiciel sp. z o.o. „Tramwaje Warszawskie", **Barbara Król** przedstawicielka Stowarzyszenia „Partnerstwo dla Bezpieczeństwa", **Agata Kowalska** dziennikarka Radia TOK FM oraz **Michał Dobrzański** i **Olivier Schneider** przedstawiciele strony społecznej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Misiak**, **Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Michał Baranowski**, **Łukasz Grabarczyk**, **Konrad Nietrzebka**, **Jacek Pędzisz** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dzień dobry. Proszę o zajęcie miejsc; zapraszam panów posłów. Bardzo przepraszam za spóźnienie z przyczyn służbowych i bardzo obiektywnych.

Otwieram posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Witam serdecznie liczną reprezentację strony społecznej. Resort infrastruktury i rozwoju jest reprezentowany przez sekretarza stanu w tym ministerstwie pana Zbigniewa Rynasiewicza; witamy, panie ministrze wraz z zespołem współpracowników. Panie ministrze, przy okazji od całej Komisji Infrastruktury najlepsze życzenia imieninowe. Wszak wczoraj było Patryka i Zbigniewa.

Głos z sali:

A jutro będzie Józefa…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przekażemy też życzenia najlepsze Józefom, ale dopiero jutro, bo również będziemy mieli spotkania Komisji.

Wysoka Komisjo. W porządku obrad mamy dwa punkty; I – rozpatrzenie uchwały Senatu w sprawie ustawy o zmianie ustawy – Prawo budowlane oraz niektórych innych ustaw – druk nr 3219. I w punkcie II – rozpatrzenie sprawozdania podkomisji nadzwyczajnej o poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami – druk nr 1859. Czy do zaproponowanego porządku są uwagi? Nie słyszę. Stwierdzam, że porządek został przyjęty; przystępujemy do jego realizacji. Bardzo proszę; rozpatrzymy poprawki Senatu. Senat Rzeczypospolitej Polskiej

do ustawy o zmianie ustawy – Prawo budowlane oraz niektórych innych ustaw wprowadził jedną poprawkę. Czy na sali jest obecny przedstawiciel Senatu?

Sekretarz Komisji Elżbieta Kessel:

Nie ma.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nie ma przedstawiciela Senatu. Czy mógłbym prosić o stanowisko rządu do poprawki? Bardzo proszę. Pani dyrektor? Bardzo proszę, pani dyrektor.

Zastępca dyrektora Departamentu Budownictwa Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju Anita Grabowska-Wlaź:

Senat zaproponował, żeby wykreślić w art.13a w ust. 1 zdanie, które mówi, że odmowa wydania zaświadczenia potwierdzającego zgodność wybudowanej altany z wymaganiami określonymi w art. 2 pkt 9a następuje w drodze decyzji. Rząd popiera poprawkę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś z państwa posłów chciałby zabrać głos w tej sprawie? Nie słyszę. Czy Biuro Legislacyjne chciało zabrać głos w tej sprawie?

Legislator Michał Baranowski:

Popieramy stanowisko rządu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Zgłaszam więc wniosek, aby Wysoka Komisja pozytywnie zaopiniowała poprawkę wprowadzoną uchwałą Senatu Rzeczypospolitej Polskiej. Czy jest sprzeciw do mojego wniosku? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisja pozytywnie opiniuje poprawkę Senatu do ustawy o zmianie ustawy – Prawo budowlane oraz niektórych innych ustaw – druk nr 3219.

Sprawozdawcą dotychczas była pani poseł Aldona Młyńczak. Proponuję, aby kontynuowała misję. Czy są inne propozycje? Nie słyszę. Stwierdzam, że posłem sprawozdawcą została pani poseł Aldona Młyńczak. W ten sposób zrealizowaliśmy I punkt porządku posiedzenia.

Przechodzimy do rozpatrzenia punktu II. Przypominam, że do przygotowania sprawozdania do projektu ustawy powołaliśmy podkomisję nadzwyczajną. Podkomisja pracowała pod kierownictwem pana posła Józefa Lassoty. Bardzo proszę pana przewodniczącego o zabranie głosu. Oddaję panu głos, panie pośle.

Poseł Józef Lassota (PO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo. Podkomisja powołana przez Komisję odbyła pięć posiedzeń. Za każdym razem bardzo aktywnie i licznie uczestniczyli w nich przedstawiciele środowiska związanego z tematyką i przedmiotem nowelizacji. Przedmiotem nowelizacji była ustawa – Prawo o ruchu drogowym, która głównie skupiała się na określeniu sytuacji pieszych przy przechodzeniu przez jezdnię na przejściach dla pieszych, oczywiście tam gdzie nie ma świateł.

Pierwotny projekt reprezentowany przez panią poseł Beatę Bublewicz obejmował również dwa następne elementy, to znaczy sprawdzanie umiejętności udzielania pomocy medycznej przy uzyskiwaniu uprawnień do prowadzenia pojazdu, a także obowiązek przeprowadzenia kampanii informacyjnej przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Podkomisja wypracowała sprawozdanie, które państwo mają przed sobą. W sprawozdaniu zawarte są trzy punkty, których dotyczy zmiana. Od razu powiem, że pkt 1a, czyli podpunkt pod literą b, jeszcze przed przyjęciem sprawozdania przez podkomisję wzbudzał i nadal wzbudza, bardzo wiele krytyki i wątpliwości. Jeśli będzie taka możliwość, to w porozumieniu z panią poseł Beatą Bublewicz, jako reprezentującą ten problem, chciałbym później przedstawić jednak propozycję zmiany do punktu. To tyle, panie przewodniczący. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę; przystępujemy do rozpatrzenia sprawozdania podkomisji nadzwyczajnej. Pytam państwa posłów czy do tytułu ustawy są uwagi? Pytam o to także stronę rządową.

Sekretarz stanu w MIiR Zbigniew Rynasiewicz:

Nie mamy uwag.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy Biuro Legislacyjne ma uwagi?

Legislator Michał Baranowski:

Nie zgłaszamy uwag.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Stwierdzam zatem, że przyjęliśmy brzmienie tytułu ustawy.

Przechodzimy do rozpatrzenia artykułu pierwszego. W artykule pierwszym mamy dwie zmiany. Proponuję procedowanie zmianami. Czy do zmiany pierwszej są uwagi? Proszę państwa posłów. Pan przewodniczący Józef Racki; bardzo proszę.

Poseł Józef Racki (PSL):

Mam propozycję, abyśmy jednak zmianę pierwszą procedowali w dwóch etapach, dlatego że sprawozdawca wyraźnie zaznaczył, że ma pewne wątpliwości co do dodania zmiany w punkcie 1a. Byłoby dobrze, żeby pan przewodniczący podzielił się z nami informacją na ten temat. Na sali mamy również przedstawicieli Komendy Głównej Policji; co Policja na to? Jak można będzie potem ewentualnie wyegzekwować przepis zawarty w części zmiany pierwszej? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję za uwagę. Oczywiście, nie ulega wątpliwości, że zmiany nie są rozlegle, obszerne. Proponuję, żebyśmy podtrzymali propozycję, aby sprawozdanie podkomisji rozpatrywać poszczególnymi zmianami. Bardzo proszę. Niezależnie od tego czy chodzi o zmianę w punktach a czy b, proszę o uwagi. Pan przewodniczący Józef Lassota; bardzo proszę.

Poseł Józef Lassota (PO):

Dziękuję. Tak jak przed chwilą mówiłem, dużo wątpliwości wzbudza zapis w punkcie b, w ustępie 1a. Przepis ten mówi, że „Pieszy przed wejściem na przejście dla pieszych uwzględnia odległość od zbliżającego się pojazdu, jego prędkość i warunki drogowe”. Argumenty są takie, że trudno wymagać od każdego pieszego, aby był w stanie prawidłowo ocenić te okoliczności. Pewno jest w tym dużo racji, gdyż różne osoby przechodzą przez przejścia dla pieszych; są to osoby starsze, czasem dzieci.

Natomiast wydaje się, że jednak powinien być jakiś zapis, który by powodował, żeby pieszy nie wchodził całkowicie bezmyślnie na przejście w sytuacji, która może stanowić zagrożenie dla jego zdrowia czy życia. Dlatego proponowałbym następującą zmianę. W miejsce obecnej treści ust. 1a proponuję treść następującą: „Pieszy przed wejściem na przejście dla pieszych jest obowiązany do zatrzymania się, jeśli do przejścia dla pieszych zbliża się pojazd”.

Sytuacja jest taka, że pieszy, który znajduje się na przejściu dla pieszych lub na nie wchodzi, ma uprawnienie bezwzględnego pierwszeństwa na podstawie innych przepisów. Natomiast w sytuacji kiedy pieszy jeszcze nie wszedł na jezdnię, a pojazdy zbliżają się do przejścia, bywa często tak, że samochody jadą nie zatrzymując się. Dopóki pieszy nie ma odwagi wdepnąć na przejście dla pieszych, to może stać przed przejściem bardzo długo.

Z kolei w zmianie drugiej zapisany jest obowiązek dla kierującego pojazdem umożliwienia tego oczekującemu pieszemu, który chce przejść przez to przejście, jeśli pieszy tego oczekuje. Czyli mamy następującą sytuację; pieszy dochodzi do przejścia, samochody jadą. Pieszy się zatrzymuje przed przejściem. Wówczas kierujący pojazdem ma obowiązek zatrzymania się przed przejściem widząc, że pieszy stoi przy przejściu i chce przez nie przejść. Kiedy pojazd się zatrzymuje, pieszy przechodzi przez przejście. Taka jest intencja tej propozycji.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Jerzego Polaczka.

Poseł Józef Lassota (PO):

Przepraszam; dodam jeszcze, że propozycja dotyczy zmiany pierwszej w punkcie b.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak. Mam nadzieję, że wszyscy zrozumieliśmy intencję. Bardzo proszę pana posła Jerzego Polaczka.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie. Myślę, że przy okazji poselskiej nowelizacji dotykamy bardzo istotnych kwestii decydujących w przyszłości o ludzkim zdrowiu czy życiu poprzez dość istotną zmianę w ustawie – Prawo o ruchu drogowym. Nie brałem udziału w pracach podkomisji nadzwyczajnej, ale uważam, iż w tej materii należy jak najszerzej korzystać przed podjęciem decyzji przez posłów z opinii eksperckich.

Na potrzeby dzisiejszego posiedzenia Komisji wydrukowałem jedną informację sygnalizującą nowelizację już w listopadzie ubiegłego roku. Znajdują się w niej dwie opinie dotyczące zasady nowelizacji. Myślę, że są to opinie osób obecnych dzisiaj na sali. Pierwsza konkluzja dotycząca projektu nowelizacji pana Jacka Zalewskiego z Krajowego Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego brzmi następująco, cytuję: „Początkowo zabitych może być więcej, ale docelowo na pewno będzie ich mniej”.

Widzę na sali pana Macieja Wrońskiego, byłego dyrektora departamentu Ministerstwa Infrastruktury, a obecnie pracownika jednej z zewnętrznych instytucji, ale niewątpliwie eksperta w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pan Maciej Wroński definiuje problem nowelizacji w taki sposób: „Zmiana przepisów nie musi prowadzić do poprawy bezpieczeństwa. Zwiększa się część prawa, rośnie pokusa jego nadużywania. Tak było z rowerzystami, którzy dzisiaj śmielej jeżdżą po przejściach i chodnikach do tego nieprzystosowanych, no i częściej giną. Obawiam się, że tak samo będzie z pieszymi” – martwi się pan Maciej Wroński, ekspert z dziedziny bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Mam prośbę do pana przewodniczącego, aby przy procedowaniu poszczególnych zmian dał jeszcze, choćby w formie syntetycznej, krótkiej opinii, możliwość zabrania głosu również przedstawicielom strony społecznej. Dopiero później powinniśmy ewentualnie rozstrzygać poszczególne zapisy projektu poselskiego. Tyle na razie z mojej strony.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Michała Wojtkiewicza.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, chcemy w jednym przepisie bardzo szczegółowo wniknąć w psychikę pieszego. Myślę, że przepis ten można by zakończyć apelem o zachowanie szczególnej ostrożności. Wszystkie przepisy odnośnie do zachowania pieszego, jak również kierujących pojazdami, powinny być kompatybilne z przepisami Unii Europejskiej; tak być powinno. Jeździmy za granicę, przyjeżdżają do nas cudzoziemcy; przepisy powinny być adekwatne i kompatybilne.

Przy okazji chciałem zapytać o jedną sprawę. Czy pojazd z zaprzęgiem konnym jest pojazdem w rozumieniu tego zapisu? Tego sobie nie wyobrażam. Jeżeli zaprzęg konny zbliża się do przejścia dla pieszych i nagle pieszy wtargnie wtedy na jezdnię, a furman czy osoba kierująca zaprzęgiem konnym nie potrafi zatrzymać koni przed przejściem. Może taką sytuację też należałoby uwzględnić. Czy takiej sytuacji państwo nie braliście pod uwagę?

Jeśli natomiast chodzi o zapis w punkcie b; uważam, że jest absurdalny i wręcz głupi, bez sensu. Po prostu wystawiamy się na pośmiewisko. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana przewodniczącego Krzysztofa Tchórzewskiego.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Uczestniczyłem w pracach nad obecnie obowiązującymi przepisami dotyczącymi omawianej kwestii. Prace trwały bardzo długo, wypowiadali się przedstawiciele różnego typu instytucji. Został wypracowany przepis, który w jakiś sposób jest społecznie akceptowany i znany. Piesi rozumieją, że na przejściu dla pieszych może ich spotkać zła przygoda i kierujący pojazdami też to rozumieją. Jeśli są to rozsądni kierowcy, to wiedzą, że jeśli mają znak przejścia dla pieszych, to należy się odpowiednio zachować.

Zgadzam się z twierdzeniem, że istnieje spore zagrożenie wprowadzeniem nowelizacji. Potrzebna byłaby olbrzymia kampania informacyjna, aby uprzedzić uczestników ruchu drogowego, że obowiązują inne przepisy. W ogóle jest to duża rewolucja jeśli chodzi o kierunek zmian. Dlatego uważam, że zmiana nie poprawia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na ruch drogowy trzeba patrzeć ogólnie, jego uczestnikami są i piesi, i kierujący pojazdami.

Nie znam ekspertyzy, która by stwierdziła, że zmiana znacząco poprawia stan bezpieczeństwa, zmniejsza liczbę wypadków drogowych, usprawnia ruch pojazdów i poprawia sytuację na przejściach dla pieszych. Z tego powodu uważam, że powinny pozostać przepisy obecnie obowiązujące, które w pewnym sensie zdają egzamin. Mam jeszcze inne uwagi, ale żeby już drugi raz nie zabierać głosu zgłaszam wniosek o odrzucenie zmiany w całości.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Rozumiem, że wniosek dotyczy całego projektu ustawy.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Tak, całego projektu ustawy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę panią poseł Beatę Bublewicz.

Poseł Beata Bublewicz (PO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, odnosząc się do wypowiedzi przedmówców i odpowiadając na stwierdzenie pana przewodniczącego Krzysztofa Tchórzewskiego, że nie ma ekspertyz; jest ekspertyza, została zamówiona. Przeczytam jej fragment; cytuję: „Zdaniem sporządzającego niniejszą opinię, uwzględniając fakt bardzo wysokiego ryzyka utraty życia pieszych w Polsce, zaproponowana zmiana dotycząca przyznania ochrony pieszemu także w momencie wchodzenia na przejście, a nie tylko znajdowania się na nim, mająca na celu podniesienie bezpieczeństwa pieszych przed przejściem, jest silnie uzasadniona. Powyższą tezę potwierdza również analiza dotycząca ochrony prawnej pieszego w Polsce w porównaniu z czternastoma krajami europejskimi wykonana przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Zmiana ta rekomendowana jest w brzmieniu nadanym przez podkomisję nadzwyczajną o poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, z uwagi na fakt, że uwzględnia ona obecnie obowiązujący obowiązek zachowania szczególnej ostrożności przez pieszego. Zapis ten zwalnia jednak ustawodawcę z obowiązku dodawania ustępu 1a w brzmieniu nadanym przez przedmiotową podkomisję". Koniec cytatu. To po pierwsze.

Po drugie; chciałam państwu przypomnieć, że na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pracownia PBS wykonała badania. Z tych badań wynikło, że… Może państwo nie znacie tych wyników. Z badań wynikało, że 78% kierowców popiera proponowaną zmianę, a 82% wszystkich ankietowanych uważa, że pierwszeństwo pieszego oczekującego powinno stać się w Polsce obowiązującym prawem.

Po trzecie; taki przepis obowiązuje od wielu lat w Niemczech, gdzie jest połowa ofiar wypadków drogowych w porównaniu z nami, w Holandii, ale także w Czechach, Bułgarii i w Danii.

Po czwarte, proszę państwa, odpowiadając na wcześniejsze wypowiedzi, że to jest niepotrzebny zapis; należy mieć świadomość tego, że połowa wszystkich pieszych, którzy giną na przejściach dla pieszych, ginie z winy innych uczestników ruchu drogowego.

Po piąte, proszę państwa; od sześciu lat w co czwartym wypadku drogowym biorą udział piesi, co daje nam 22 osoby tygodniowo. Co 8 godzin ginie jedna osoba.

Myślę, że nie trzeba przedstawiać więcej argumentów uzasadniających jak bardzo jest potrzebna proponowana zmiana i że nasi bliscy sąsiedzi Niemcy, także Holendrzy, dlatego mają tak niski wskaźnik zagrożenia pieszego w porównaniu z nami, że mają też przepisy jasno mówiące na ten temat. Przypomnę w tym miejscu, że wskaźnik zagrożenia pieszego w Polsce jest 10-krotnie wyższy niż w Holandii i 3-krotnie wyższy od średniej europejskiej, co nie dziwi, bo państwo wszyscy liczby znacie. Dlatego wiecie, że jedna trzecia wszystkich zabitych w Polsce co roku na drogach, to są piesi, z czego szczególne miejsce zajmują wypadki przy przejściu dla pieszych.

Sądzę, że więcej już nie trzeba uzasadniać proponowanej zmiany. Społeczeństwo jasno wypowiedziało się, przypomnę – aż 82% ankietowanych uważa, że taki przepis jest potrzebny. Co więcej – podobnie uważa 78% ankietowanych kierowców. Trudno jest polemizować z faktami, liczbami i ze zdrowym rozsądkiem. I z troską o życie ludzi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Maciej Banaszak; bardzo proszę.

Poseł Maciej Banaszak (SLD):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze. Chciałem uzupełnić wypowiedź przewodniczącego podkomisji, pana posła Józefa Lassoty. Faktycznie, praca w podkomisji była burzliwa. Już sam fakt, że odbyło się pięć posiedzeń podkomisji, świadczy o tym, że temat jest dyskusyjny.

Chciałbym odpowiedzieć panu posłowi Polaczkowi na temat ekspertyz. Panie pośle, zasięgaliśmy opinii naprawdę bardzo wielu instytucji i prosiliśmy o ekspertyzę i wiele z nich do podkomisji wpłynęło. Nie ukrywam, że większość, znaczna większość z opinii, negatywnie odnosiła się do projektu ustawy. Dlatego dalsze zamawianie ekspertyz już nie ma sensu, byłoby to bicie piany.

Odniosę się jeszcze krótko do pytania dotyczącego przepisów Unii Europejskiej. Przypomnę, że mamy coś takiego jak Konwencję wiedeńską, o której też rozmawialiśmy na posiedzeniu podkomisji. Po prostu zacytuję jeden z zapisów Konwencji. „Jeżeli ruch pojazdów na przejściu nie jest kierowany sygnałami świetlnymi ruchu lub przez funkcjonariusza kierującego ruchem, kierujący powinni zbliżać się do tego przejścia tylko z odpowiednio zmniejszoną szybkością, aby nie narażać na niebezpieczeństwo pieszych, którzy znajdują się na przejściu lub wchodzą na nie. W razie potrzeby powinni zatrzymać się w celu przepuszczenia pieszych”. Przypomnę, że podpisaliśmy Konwencję wiedeńską.

Ostatnia kwestia to statystyki. Jak wiadomo, jest prawda, guzik prawda i statystyki. Mamy statystyki za zeszły rok. Faktycznie, na naszych drogach zginęło ponad 3200 osób, z czego 1104 stanowili piesi. Tylko wrzucamy wszystkich pieszych do jednego worka, jakby wszyscy przechodzili na pasach. Zwrócę uwagę, że na pasach dla pieszych zginęło w ubiegłym roku tylko 200 pieszych, czyli niecałe 80-90% pieszych nie ginie na pasach, ale przede wszystkim ginie na terenach niezabudowanych.

Poseł Beata Bublewicz (PO) – spoza składu Komisji:

Nieprawda.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pani poseł, proszę umożliwić wypowiedź panu posłowi, ewentualnie pani poseł będzie mogła później odnieść się do jego wypowiedzi. Proszę, nie przeszkadzajmy sobie. Proszę, panie pośle.

Poseł Maciej Banaszak (SLD):

Już mówię skąd mam te dane. Komenda Głowna Policji, 2014 rok. Zabici na drogach – 3202 osoby, w tym piesi 1104 osoby, zabici na przejściach dla pieszych – 200 osób. Źródło – Komenda Główna Policji; proszę sprawdzić te dane. Mamy problem polegający na tym, że próbujemy stwarzać niepotrzebne problemy pieszym. Przypomnę, że mamy Konwencję wiedeńską, która jasno określa zachowanie pieszego, jak i kierującego pojazdem zbliżającego się do przejścia dla pieszych. Problemem, tak naprawdę, są piesi poruszający

się i przekraczający jezdnie tam, gdzie nie ma pasów dla pieszych albo poruszający się w terenie niezabudowanym, nieoświetlonym. Ci piesi najczęściej giną.

Przypomnę, że dzięki projektowi Sojuszu Lewicy Demokratycznej udało się przeprowadzić ustawę o odblaskach. Mam nadzieję, że chociażby w przyszłym roku będziemy mogli zacząć rozmawiać o statystykach i o mniejszej liczbie osób, które zginęły na naszych drogach. Mam nadzieję, że dzięki odblaskom, i taki był cel ustawy, zacznie ich ginąć mniej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Roberta Maciaszka.

Poseł Robert Maciaszek (PO):

Panie przewodniczący. Rozumiem argumenty dwóch stron, ale chciałbym zwrócić uwagę na inny aspekt sytuacji. Większość z nas jest pewnie kierowcami, większość z nas jeździ samochodem, ja również. Bardzo często podjeżdżając do przejścia dla pieszych zwalniam i ustępuję osobie, która czeka na przejście. Drodzy państwo; jaka reakcja jest wtedy najczęstsza? Osoba wchodząca na pasy kłania mi się dziękując za to, że ustąpiłem jej pierwszeństwa. Czy tak powinno być? Jeżeli widzę, że dana osoba czeka na przejście, mogę oczywiście nie zwalniać pojazdu, mogę przejechać przejście dla pieszych nie okazując szacunku, wykorzystując fakt, że jestem silniejszym uczestnikiem ruchu drogowego. Z drugiej strony każdy z nas pewnie podróżuje po Europie, zarówno po jej wschodniej jak i zachodniej części. Będąc po tej wschodniej stronie, na przykład na Ukrainie, widać wyraźnie, że pieszy na drodze nie ma żadnych praw. Jak się jest w Niemczech, Szwecji czy w innym kraju Europy Zachodniej, kierowcy już zbliżając się do pasów, zwalniają lub się zatrzymują.

My nie wymyślamy Ameryki, natomiast najważniejsze jest to, aby odpowiednim vacatio legis przygotować kampanię społeczną. Musimy wpłynąć na zmianę mentalności zarówno wśród pieszych, jak i kierowców, wśród wszystkich uczestników ruchu drogowego. Widać, że bez proponowanej zmiany w prawie nie będziemy w stanie tego osiągnąć, choć dzisiaj jest już duża wola wśród kierowców, o czym mówiła pani poseł Beata Bublewicz, na co wskazują badania, aby wprowadzić nowe przepisy i aby weszły one w życie. Apeluję do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, aby w czasie vacatio legis przygotowało kampanię społeczną. To powinno być wliczone w koszty wejścia ustawy w życie; kampanii adresowanej zarówno do pieszych, jak i do kierowców. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Za chwilę oddam głos panu posłowi Jerzemu Polaczkowi.

Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Pozwólcie państwo na jedną uwagę. Otóż wolałbym, abyśmy na tej sali, w tym gronie, a jesteśmy we właściwym gronie, aby dyskutować o tak poważnych sprawach, abyśmy się nie pozycjonowali na tych, którzy są po stronie kierowców, i tych którzy są po stronie pieszych. Dlatego że nie ma dnia, żeby każdy z nas nie był uczestnikiem ruchu drogowego jako kierowca i jako pieszy, chociażby pozostawiając po całodziennej jeździe samochód w garażu każdy musi dojść do domu. Naprawdę wolałbym, abyśmy na problem popatrzyli z wyższego poziomu; spróbujmy osiągnąć porozumienie. Bardzo proszę pana posła Jerzego Polaczka.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, jestem akurat wyrazicielem zdania tych posłów, którzy nie byli członkami podkomisji nadzwyczajnej. W kontekście wypowiedzi pana posła Macieja Banaszaka; chodziło mi o to, żeby pan przewodniczący również przy debacie nad poszczególnymi artykułami podlegającymi zmianie, pozwolił na zabranie głosu w sposób bardzo krótki i syntetyczny, ekspertom, którzy wyraziliby taką chęć. Zwróciłem w swej pierwszej wypowiedzi uwagę na dwa cytaty ludzi, którzy mają wiedzę i od lat zajmują się zawodowo sprawami bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jest m.in. na sali obecny pan Jacek Zalewski z Krajowego Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Chciałbym się dowiedzieć jak posłowie mają rozumieć opinię eksperta, który stwierdza ni mniej ni więcej, że początkowo zabitych pieszych może być więcej, ale docelowo na pewno będzie ich mniej. To jest jednak dość istotna konkluzja. Jako poseł nie chciał-

bym przykładać ręki do tego, żeby później posługiwano się tym cytatem atakując bezpośrednio tych ludzi, którzy poparli tego rodzaju rozwiązania. Przy tej kulturze ruchu drogowego, jaka jest u nas w Polsce. Bo oczywiście wszyscy jesteśmy zainteresowani tym, żeby zmieniać kulturę jazdy kierowców i zachowania pieszych.

Widzę na sali również pana Macieja Wrońskiego, który mówiąc eufemistycznie, wyraził wielką wątpliwość wobec racjonalności proponowanych zmian w ustawie w kształcie, w jakim zostały zaproponowane w sprawozdaniu. Ni mniej, ni więcej, nie mam wniosku o dodatkowe ekspertyzy na potrzeby Komisji. Proszę jedynie o to, aby osoby, które w tej sprawie się wypowiadały, a przywołałem dwa nazwiska, lub inni z państwa, którzy krótko chcieliby wyrazić swój pogląd na temat zmiany pierwszej zawartej w art. 13 ust. 1, ust. 1a, żeby przedstawili swoją opinię korzystając z naszej wspólnej obecności. To tyle; dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pani poseł Beata Bublewicz; proszę bardzo. Przepraszam; kto jeszcze z państwa zgłaszał się do wypowiedzi? Bardzo proszę; pani poseł Beata Bublewicz.

Poseł Beata Bublewicz (PO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Chciałam się odnieść do danych Komendy Głównej Policji, które zostały opublikowane i są dla wszystkich dostępne. W ubiegłym roku 51% wszystkich wypadków drogowych wśród pieszych miało miejsce na przejściach dla pieszych, a 40% na skrzyżowaniach dróg. Na przejściach dla pieszych zginęło 279 osób, a w okolicy skrzyżowań i na skrzyżowaniach – 197 osób. Jeśli zestawimy te dane z liczbą osób, które w ubiegłym roku zginęły na poboczu dróg, a takich osób było 15, to chyba wiemy gdzie jest duży problem i gdzie należy go rozwiązać.

Po drugie; Konwencja wiedeńska obowiązuje też inne kraje, które doprecyzowały przepis dotyczący pierwszeństwa pieszych i mają zdecydowanie większe bezpieczeństwo pieszych. Przejawia się to między innymi w tym, że pieszych ginie tam o połowę mniej niż u nas. Patrzmy na Holandię, patrzmy na Niemcy, ale również patrzmy na Czechy, które też dały pierwszeństwo pieszemu oczekującemu przed przejściem dla pieszych. Trudno jest mówić, że te fakty są nieprawdziwe; one po prostu są. Chciałabym, żeby państwo mieli świadomość tego, że właśnie jest tak jak mówię. To nie jest mój pogląd; ja przytaczam fakty. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję pani poseł. Bardzo proszę panią poseł Aldonę Młyńczak.

Poseł Aldona Młyńczak (PO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Mam prośbę i propozycję, żebyśmy same konkluzje przedstawiali na dzisiejszym posiedzeniu. Odbyło się pięć posiedzeń podkomisji nadzwyczajnej i nie ma powodu, żeby te sprawy jeszcze raz przedstawiać w ten sam sposób. To, że nie wszyscy posłowie uczestniczyli w tych posiedzeniach, to jest sprawa oczywista. W posiedzeniach podkomisji uczestniczyła tylko grupa posłów, a kto z posłów był zainteresowany, mógł też brać udział w jej pracach.

Panie przewodniczący, bardzo proszę o wyznaczenie limitu czasu wypowiedzi, żeby dzisiejsze posiedzenie Komisji nie przekształciło się w wielogodzinne debaty, które odbyły się już na posiedzeniach podkomisji nadzwyczajnej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję pani poseł. Bardzo proszę pana przewodniczącego Krzysztofa Tchórzewskiego.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Otóż…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam, panie przewodniczący. Zapisałem jeszcze do głosu pana posła Bogdana Rzońcę, pana posła Dariusza Dziadzia, pana przewodniczącego Józefa Rackiego. Czy ktoś jeszcze spośród państwa posłów? Oczywiście, pan przewodniczący Tchórzewski ma prawo zabrania głosu bez kolejki. Zamykam listę państwa posłów; żeby była jasność.

Jeszcze pani poseł Beata Bublewicz; zapisuję i zamykam listę. Ze strony społecznej zgłosił się pan Maciej Wroński, także pan dyrektor Andrzej Grzegorczyk i pan Jacek Zalewski. Nie wymieniam przedstawicieli TOK FM, bo wiem, że wcześniej to anonsowaliście. Pana poproszę o godność.

Przedstawiciel strony społecznej Michał Dobrzański:
Michał Dobrzański.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Michał…

Przedstawiciel strony społecznej Michał Dobrzański:
Michał Dobrzański.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Dziękuję; Michał Dobrzański. Proszę pana o godność.

Przedstawiciel strony społecznej Olivier Schneider:
Olivier Schneider.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Olivier Schneider. Czy jeszcze ktoś z państwa? Pani? Proszę się przedstawić.

Dziennikarka Radia TOK FM Agata Kowalska:
Agata Kowalska.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Agata Kowalska. Czy ktoś z państwa jeszcze? Pan?

Przedstawiciel sp. z o.o. „Tramwaje Warszawskie" Łukasz Oleszczuk:
Łukasz Oleszczuk, „Tramwaje Warszawskie".

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):
Pan Łukasz Oleszczuk, „Tramwaje Warszawskie". Dobrze. Pana Schneidera już zapisałem. Zamykam listę osób zgłoszonych do zabrania głosu. Bardzo proszę; pan poseł Bogdan Rzońca. Przepraszam; najpierw pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski, a potem pan poseł Bogdan Rzońca.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):
Dziękuję bardzo. Otóż musimy wspólnie na to patrzeć w takiej formule, że nam zależy na tym, żeby było bezpiecznie i odpowiedzialnie ze strony wszystkich uczestników ruchu drogowego. Żeby osoby kierujące pojazdem i piesi zachowywali się odpowiedzialnie. Jeżeli ustawa miałaby wejść w życie, to konieczne jest przedstawienie ekspertyzy przez stronę rządową, czy może wspólnie z Policją, odnośnie do określenia jak Policja rozpatrując wypadki drogowe będzie traktowała osobę wchodzącą na przejście dla pieszych. Czy jeśli chodzi o wchodzących będzie to metr od przejścia, dwa metry od przejścia, czy wskazanie na zamiar przejścia? Jak ma zachować się kierowca dojeżdżając do przejścia, na co ma zwracać uwagę; na jakie wskaźniki czy na jadące samochody itd. Na co kierowca szczególnie ma zwracać uwagę dojeżdżając do przejścia dla pieszych, żeby zachować się właściwie? Kto jest osobą wchodzącą na przejście dla pieszych? Bo bywa, że dwie panie rozmawiają przed przejściem dla pieszych i w pewnej chwili jedna z nich odwraca się i wchodzi na przejście dla pieszych. To są sytuacje szczególne, które czasem decydują o życiu.

Aby posłowie mogli odpowiedzialnie głosować za zmianą, należałoby przedstawić i wyjaśnić, jak kierujący pojazdem ma uznać, że pierwszeństwo ma osoba zbliżająca się czy wchodząca na przejście dla pieszych. Do tego potrzebna jest ekspertyza Policji, bo to Policja po wypadku drogowym będzie przedstawiała wniosek do sądu, kto i w jakiej sytuacji będzie uznany za osobę wchodząca na przejście dla pieszych. Bo jeśli dana osoba znajduje się już na przejściu dla pieszych, to sytuacja jest jasna, to wiemy. Praktycznie kierowcy uznają za osobę będącą na przejściu już tylko jak ona postawi nogę na jezdni. Piesi też wiedzą, że choć jedną nogę trzeba postawić za krawężnikiem, aby już znaleźć się na przejściu dla pieszych. I wtedy jest już odpowiedzialność kierowcy. Zresztą kie-

rowcy też to wiedzą. Musimy jasno określić sytuację kiedy pieszy jest osobą wchodzącą na przejście.

Bardzo proszę, żeby dzisiaj przedstawiciele Policji potraktowali się jako ci, którzy są pierwsi na miejscu wypadku drogowego. Jak ocenią, że winny jest kierowca, bo pieszy był już wchodzący na przejście dla pieszych, a kiedy ocenią, że kierowca nie jest winien, bo pieszy nie wszedł, ale wtargnął na przejście. Mamy bowiem jeszcze sytuację wtargnięcia pieszego na przejście, a o tym się nie mówi. Pieszy po prostu wtargnie na przejście, wbiegnie na nie; nie wiem jak to zdefiniujemy. Chodzi o takie określenie, które znajdzie się w protokole sporządzonym przez policjanta po wypadku, do którego można się będzie odwoływać.

Jeśli tak zostanie Komisji przedstawiona sprawa, to możemy to dzisiaj załatwić. Jeżeli nie, panie przewodniczący, to stawiam wniosek, aby została zrobiona ekspertyza dotycząca określenia kto i kiedy pieszy jest wchodzącym na przejście dla pieszych. To będzie bowiem największy problem po wyjściu w życie tej ustawy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Zwracam się do państwa z propozycją. Nie chcę oczywiście ograniczać państwa wypowiedzi, bo są to istotne sprawy, ale spróbujmy przedstawiać kwestie i konkludować. Rzeczywiście bowiem, dyskusja nad projektem była wielomiesięczna, także z udziałem mediów, tak że wszyscy jesteśmy dobrze zorientowani. Proszę o tezy i konkluzje. Bardzo proszę pana posła Bogdana Rzońcę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, powiem rzeczywiście krótko. W swojej pracy parlamentarnej zawsze staram się bronić słabszych. Nie ulega dla mnie wątpliwości, że w relacji pieszy-samochód, stroną słabszą jest pieszy. To nie ulega wątpliwości. Niemniej jednak wydaje się, że zaproponowany zapis, który znajduje się w poprawce, którą przedstawił pan przewodniczący Józef Lassota, nie jest do końca dobry. Wydaje się, że jednak powinniśmy posłuchać ekspertów.

Co do konkluzji; oczywiście chodzi mi o to, żeby pieszy czuł się bezpieczny na pasach. Ale broniąc pieszego, wsiadam w samochód i jadę nim. W pewnej chwili mam do czynienia dosłownie ze skokiem pieszego na pasy, z nagłym wtargnięciem na pasy. Co wtedy? Proszę mnie wyprowadzić z błędu, że to nie jest ten przypadek, o którym mówię. Prośba moja do ekspertów jest taka, żebyśmy określili to teraz, albo też potrzebujemy na to więcej czasu. Pomimo apeli państwa posłów, żeby już nie zabierać głosu albo mówić krótko, nie chciałbym uczestniczyć w czymś co uchwalimy, a co będzie po prostu później zmieniane lub wręcz niewykonalne w praktyce. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Dariusza Dziadzia. Panie pośle, wycofał się pan z dyskusji?

Poseł Dariusz Dziadzio (PSL):

Panie przewodniczący, rezygnuję z wypowiedzi, bo to co chciałem powiedzieć, już zostało powiedziane.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana przewodniczącego Józefa Rackiego.

Poseł Józef Racki (PSL):

Odniosę się do ustępu 1a, który jest wyraźnie nieczytelny, jak to zresztą zasygnalizował sprawozdawca. Jak może bowiem pieszy ocenić odległość od zbliżającego się pojazdu? Jeżeli sami jedziemy samochodem, patrząc w lusterko nie widzimy nic niebezpiecznego, a za chwilę ktoś nas wyprzedza. Dlatego przychylam się do zapisu zgłoszonego przez pana przewodniczącego Józefa Lassotę jako poprawkę. Myślę, że tak brzmiący przepis jest czytelny; pieszy przed wejściem na przejście dla pieszych się zatrzymuje i dopiero wtedy ocenia czy do przejścia zbliża się pojazd. Inaczej niż w pierwotnym zapisie, że pieszy przed wejściem na przejście dla pieszych ocenia odległość od zbliżającego się pojazdu. Jestem za poprawką pana posła Józefa Lassoty. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę teraz pana Macieja Wrońskiego. Bardzo proszę.

Przedstawiciel Stowarzyszenia Transport-Logistyka Polska Maciej Wroński:

Szanowny panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo. Jest rzeczą dobrą, że jest tyle emocji. Są one zrozumiałe, gdyż wszystkim nam chodzi o rzecz najważniejszą, czyli o życie i zdrowie pieszych, kierowców, wszystkich uczestników ruchu drogowego. I to jest naprawdę budujące.

Odniosę się tylko do węzłowych problemów, które zostały podniesione w dyskusji. Pan poseł Józef Lassota zaproponował zmianę w urobku sejmowym polegającą na obowiązku zatrzymania się przez pieszego przed wejściem na przejście dla pieszych. Wynika to z bardzo głębokich…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Państwo posłowie, bardzo proszę. Sami państwo zwracacie uwagę, żebyśmy się zdyscyplinowali, wobec tego trzymajmy się nawzajem tych apeli. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Przedstawiciel Stowarzyszenia T-LP Maciej Wroński:

Dziękuję, panie przewodniczący. Myślę, że te głosy wynikają z troski i zrozumienia, żeby osiągnąć kompromis. Natomiast muszę zwrócić jedną uwagę. Słusznie zwrócił uwagę jeden z posłów, przepraszam nie pamiętam jego nazwiska, że musimy być zgodni z przepisami Konwencji wiedeńskiej o ruchu drogowym. Obowiązek zatrzymywania się pieszych przed wejściem na przejście dla pieszych nie jest zgodny z Konwencją wiedeńską. Weźmy pod uwagę, że coraz więcej osób z zagranicy, z krajów Unii Europejskiej, także ze Wschodu, przebywa w naszych miastach, wsiach i miasteczkach. Trudno byłoby zrozumieć, bo chyba każdemu musielibyśmy dawać ulotkę, że jak chce przejść przez przejście dla pieszych, to musi wcześniej się zatrzymać. To nie jest zgodne z Konwencją wiedeńską, nigdzie w państwach europejskich taki przepis nie obowiązuje. To tyle jeśli chodzi o kompromis.

Teraz druga kwestia. Wbrew temu co się mówi, nie jestem przeciwnikiem pieszych i przeciwnikiem propozycji pani poseł Beaty Bublewicz. Wręcz przeciwnie, popieram je w 100 procentach. Powiem więcej – jestem nawet za tym, a Konwencja wiedeńska daje nam taką możliwość, żeby wprowadzić ustępowanie pieszym, gdy nawet mają tylko zamiar przejścia na przejściu dla pieszych. Jak najbardziej tak – i będziemy w tym momencie zgodni z Konwencją wiedeńską.

Ale uwaga! Jeżeli mówimy o zgodności z Konwencją wiedeńską, mówimy o przepisach obowiązujących w innych państwach, stosujmy je aż do bólu, bo nie ma co wymyślać czegoś nowego. Trzeba tylko w tym momencie przyjąć dobre rozwiązania, które na Zachodzie się sprawdziły i które spowodowały, że wypadków śmiertelnych na drogach jest o 50% mniej. Przepisy te także nałożyły obowiązki na pieszych. Jest np. art. 20 ust. 6 lit. b) i 3i), który mówi, że „na innych przejściach dla pieszych, piesi nie powinni wchodzić na jezdnię bez uwzględniania odległości i szybkości zbliżających się pojazdów". Są także przepisy w kodeksie francuskim i w innych przepisach. Ta nowelizacja, a właściwie propozycja kompromisowa, to uwzględnia. Można to oczywiście rozszerzyć, na przykład o zwiększenie praw pieszych o pieszych mających zamiar wejścia na przejście dla pieszych, ale jednak pozostawić proponowany przepis.

Odpowiadam na prawną, tylko prawną analizę, że można wywieść to z obowiązku szczególnej ostrożności, że piesi powinni uwzględniać prędkość i odległość od zbliżającego się pojazdu. Tak, tylko przepisy innych państw też… Przepraszam, panie generale, jeśli można. Mogę? Pułkowniku. Tylko szanowni państwo. Pieszy nie jest prawnikiem i pieszy tylko czyta -„wymóg szczególnej ostrożności". On nie wie na co to się przekłada. Dlatego przepisy instrukcyjne znajdują się w Konwencji wiedeńskie, są także w przepisach francuskich, w przepisach niemieckich. Są także w innych przepisach.

Na jeszcze jedno chciałem, aby zwrócić uwagę. To nie jest problem policyjny, to jest problem o charakterze inżynierskim. W dniu wczorajszym pan profesor Jamroz z Politechniki Gdańskiej przysłał pismo do sekretariatu Komisji Infrastruktury, w którym dość szczegółowo pisze, że nowelizacja wymagałaby dosyć dużego wysiłku, który należy podjąć. Przede wszystkim należy zmienić przepisy z tak zwanej czerwonej książki, czyli

szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych. Należy określić zupełnie inne parametry techniczne dla przejść dla pieszych. U nas są przejścia dla pieszych na drogach dwujezdniowych, na drogach o trzech pasach ruchu, o podwyższonej prędkości. Są także przejścia dla pieszych poza obszarem zabudowanym.

Tak naprawdę, patrzymy na te kwestie przez pryzmat Warszawy, Gdańska, Krakowa, a więc przez pryzmat dużych miast. A przejścia dla pieszych są w całej Polsce. Vacatio legis, jakie zostało zaproponowane dla tej nowelizacji, czyli roczne vacatio legis, nie da możliwości dostosowania tych wszystkich przejść dla pieszych do zmienionych zasad. Niektóre bowiem z przejść dla pieszych z punktu widzenia inżynierskiego i bezpieczeństwa ruchu drogowego, należy po prostu zlikwidować. I to też trzeba od razu sobie jasno powiedzieć. Ponieważ poza obszarem zabudowanym widoczność, jaką musi mieć kierujący pojazdem, to jest 400 metrów, żeby był w stanie zwolnić i właściwie zareagować i ewentualnie przepuścić pieszych na przejściu.

Na jeszcze jedną sprawę chcę zwrócić uwagę. Posługiwanie się argumentem, że w prawie o ruchu drogowym jest zakaz wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd, jest dobre dla samochodów osobowych, jeśli chodzi o zapewnienie bezpieczeństwa. Zwracam uwagę, że na naszych drogach poruszają się ciągniki siodłowe z naczepami, które mają 40 ton, poruszają się autobusy z pasażerami, na ulicach poruszają się także tramwaje. Jeżeli pieszy znajdzie się nawet 20 metrów przed nadjeżdżającym pojazdem, a nawet 40 metrów, to nie ma żadnej możliwości uniknięcia kolizji.

I ostatnia rzecz, żeby było krótko. Chodzi o stwierdzenie, że dzieci nie są w stanie właściwie ocenić odległości od zbliżającego się pojazdu i jego prędkości. Szanowni państwo. Każdy z nas widzi dzieci ze szkoły podstawowej grające w piłkę. Kopnięta piłka też ma jakąś prędkość. Dziecko jakoś w czasie i przestrzeni doskonale się orientuje, gdzie ma się znaleźć, aby piłkę odebrać czy podać ją dalej. Przypominam, że dzieci młodsze mają zakaz poruszania się, zwłaszcza na przejściach dla pieszych, bez towarzystwa i opieki osoby dorosłej.

Osobiście rekomenduję wypracowany kompromis przez podkomisję nadzwyczajną. Ewentualnie uzupełniłbym go idąc w kierunku tego co proponuje pani poseł Beata Bublewicz. Chodzi o uzupełnienie projektu o przepis o pieszych mających zamiar wejścia na przejście dla pieszych. Wtedy nie będziemy mieli hekatomby, jaka nam po prostu grozi zaraz po wejściu w życie znowelizowanych przepisów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana dyrektora Macieja Ślęzaka.

Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego Maciej Ślęzak:

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo. Instytut Transportu Samochodowego od samego początku konsekwentnie popiera propozycje pani poseł Beaty Bublewicz w ich wersji pierwotnej. W tej sprawie też 22 października 2014 roku wysłaliśmy pismo do Parlamentarnego Zespołu do Spraw Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Nie będę przytaczał argumentów pojawiających się w piśmie czy w dyskusji, czy w ideologii, które zmierzają do poparcia przez Instytut tego projektu.

Dzisiaj jesteśmy w sytuacji, gdzie mamy jako przedmiot dyskusji sprawozdanie podkomisji nadzwyczajnej. Chciałbym się tylko krótko odnieść do zaproponowanych zapisów. Otóż w zmianie pierwszej proponujemy po zdaniu drugim „Pieszy znajdujący się na przejściu lub wchodzący na nie", dodać wyrazy „lub pieszego bezpośrednio oczekującego". Wnioskujemy również o usunięcie w całości zmiany w punkcie b, ust. 1a, jako zapis trudny do interpretacji. Jeżeli jednak jakiś zapis ostrożnościowy miałby pozostać, to proponujemy zapis „Pieszy upewnił się przed wejściem na przejście dla pieszych czy pojazdy zbliżające się zwalniają, albo zatrzymały się".

I sprawa trzecia. Jeżeli zapisy naszych propozycji zostałyby przez Komisję przyjęte, to należałoby pomyśleć o zapisie symetrycznym, a więc, że zmiana pierwsza dotyczy obowiązków pieszego, a zmiana druga dotyczy obowiązków kierującego pojazdem. Obowiązek ten należałoby zapisać zarówno w podobnym brzmieniu i w jednym, i w drugim punkcie. I tyle z naszej strony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu dyrektorowi. Chęć zabrania głosu zgłosił w tym momencie pan minister Zbigniew Rynasiewicz. Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MIiR Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście. Temat jest bardzo ważny, bo cały czas mówimy o sprawie, która ma swoje konsekwencje albo w postaci utraty zdrowia, albo utraty życia, albo też innego zdarzenia na drodze. Sprawa jest bardzo poważna. Dlatego według mnie, oddając oczywiście cały wysiłek, który został włożony przez panią poseł Beatę Bublewicz, która zorganizowała cały proces zmierzający do tego, aby relacje między mocniejszymi a słabszymi użytkownikami polskich dróg były bardziej właściwe i żeby zmieniały się korzystnie dane statystyczne dotyczące wypadków drogowych.

Trudno zaakceptować takie podejście do zapisów ustawy, jakie zostało dzisiaj zaprezentowane na sali. Po pierwsze, na pewno musimy państwu dostarczyć bardzo dokładne dane. Po tym co państwo dzisiaj powiedzieliście, musimy to zrobić wspólnie z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych. Chodzi o szczegółowe dane statystyczne dotyczące wypadków z udziałem pieszych na drogach; gdzie tak naprawdę wypadki się zdarzają, co jest ich powodem, czy zdarzają się na przejściach dla pieszych czy w innych sytuacjach, z którymi mamy do czynienia na drodze. Bo wtedy będzie łatwiej podjąć właściwą decyzję.

Nie można też zgłaszać ad hoc, że do przepisu ustawy wpiszemy takie czy inne słowo, bo to jest zbyt poważna sprawa. Też zgadzam się z twierdzeniem, że zapisy powinny być bardzo precyzyjne, jasne i czytelne dla pieszego, bo on musi wiedzieć jak ma się później zachowywać.

Mówiliście państwo o kampanii informacyjnej. Przepisy ustawy muszą też być jasne i czytelne dla kierowcy, ale także dla tych, którzy później przepisy egzekwują, a więc dla Policji. W konsekwencji muszą również być jasne i czytelne dla ubezpieczyciela, bo on będzie za to płacił. Szczerze mówiąc, z dzisiejszej dyskusji to nie wynika. Jasne i czytelne relacje nie wynikają z dyskusji i z urobku podkomisji. Będzie z tym później straszny problem; jest to zbyt poważna sprawa.

Zwracam się do pana przewodniczącego i całej Komisji. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju wspólnie z innymi resortami, które odpowiadają za bezpieczeństwo na drogach, przygotuje szczegółowy materiał dotyczący zdarzeń z udziałem pieszych na polskich drogach. Chodzi o to, żeby była pełna jasność co do tego jak wygląda problem; powinien on być jasno i czytelnie opisany. Również wspólnie z Policją i oczywiście z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych, przedstawimy państwu zapis, który będzie jak gdyby dla wszystkich użytkowników dróg po prostu jasny i klarowny. Taka jest nasza propozycja po tym, co dzisiaj usłyszeliśmy.

Oczywiście, zapisy użyte w sprawozdaniu podkomisji były bardzo miękkie, ale po dyskusjach na posiedzeniu podkomisji byliśmy w stanie je zaakceptować. Na dzisiejszym posiedzeniu Komisji zaczynamy zmierzać do sprecyzowania zapisów, padają różne propozycje z sali. Przypadkowość niektórych z nich może mieć poważne konsekwencje. Stąd też moja propozycja. Jeśli państwo oczekujecie jeszcze czegoś więcej od nas, proszę powiedzieć. Do następnego posiedzenia Sejmu przygotowalibyśmy materiały tak, aby Komisja mogła je rozpatrzyć pewno na posiedzeniu poświątecznym i podjąć decyzję. Według mnie, na tej podstawie resort był gotów, takie jest też stanowisko rządu, przyjąć propozycję będącą urobkiem podkomisji. Miękką propozycję. Bo to jest dość miękka propozycja. Jednak gdyby czasem doszło do zmian propozycji podkomisji, a padło dzisiaj ich kilka, nikt nie jest w stanie podjąć odpowiedzialności za to co pada z sali. Trudno ponieść odpowiedzialność tylko za to, że ktoś się z czymś zgadza, gdzie później mamy do czynienia z tysiącem różnych zdarzeń na polskich drogach rocznie. To jest zbyt poważna sprawa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Mam do państwa prośbę. Jestem gotów sprecyzować wniosek, ale ponieważ wcześniej zapisałem państwa do głosu; bardzo proszę – tylko po dwie minuty…

Głos z sali:

Wniosek formalny?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Sekundę, proszę mi nie pomagać. Dzisiaj na sali licznie zostali zgromadzeni państwo przybyli z różnych stron Polski. Zauważyłem, że bardzo cierpliwie słuchali tego co mówili posłowie. Chcę, aby ci państwo, którzy zgłosili się jeszcze do zabrania głosu, mieli po dwie minuty na wypowiedź; taki ustalam limit czasu i bardzo proszę przedstawić tylko podstawowe tezy. Proszę o zabranie głosu pana Andrzeja Grzegorczyka; bardzo proszę.

Przedstawiciel Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Andrzej Grzegorczyk:

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Bardzo mi się podobała ostatnia wypowiedź pana ministra Zbigniewa Rynasiewicza. Mimo dwuletniej dyskusji nie możemy tego tematu zostawić, ponieważ bezpieczeństwo pieszych jest takie jakie jest. Bez zrobienia czegoś sensowego, to bezpieczeństwo się nie zmieni. Na pewno najważniejszym punktem będzie prowadzenie kampanii informacyjna. Czy zrodzi się taki zapis, jaki jest dzisiaj proponowany, czy też inny zapis, musi temu towarzyszyć kampania informacyjna, prawdopodobnie nie tylko w okresie jednego roku, ale dwóch lat.

I druga sprawa. Nie powinniśmy definiować nowych zapisów niezrozumiałych i trudnych do wyegzekwowania. Zgadzam się z tym, że jeżeli dajemy pewne prerogatywy dla pieszych, że oni mogą wejść na przejście dla pieszych, i jednocześnie chcemy ich związać poprzez ocenę prędkości i odległość zbliżającego się pojazdu, to mam pytanie w sprawach karnych. Co z tego, że stwierdzę, że samochód jedzie z prędkością 50 czy 100 kilometrów na godzinę? W jaki sposób dokonam takiej oceny i czy jak stwierdzę, że samochód jedzie z prędkością 50 kilometrów na godzinę, to mogę przejść przez przejście dla pieszych, czy nie? Przecież pieszy nie jest w stanie ocenić odległości od zbliżającego się pojazdu. Bliższy jestem temu co powiedział pan poseł Józef Lassota, że pieszy przed wejściem na przejście dla pieszych powinien się zatrzymać zgodnie z wszelkimi zapisami; to jest świadectwo bezpieczeństwa.

Ostatnia kwestia. Mamy już zapis bodaj w artykule 14, który mówi, że pieszemu nie wolno wtargnąć przed nadjeżdżający pojazd. Praktycznie rzecz biorąc, to by zamykało sprawę.

Kończąc; bardzo bym chciał, żeby poprawka zgłoszona przez pana posła Józefa Lassotę została uchwalona, być może po analizie, o której mówił pan minister Zbigniew Rynasiewicz. Tym bardziej że część ludzi ginie na przejściach, a część poza przejściami dla pieszych. Ale ginie ich zdecydowanie za dużo. Jest to zbyt duża cena za błędy, które popełniają piesi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana Jacka Zalewskiego.

Prezes Fundacji Krajowe Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Jacek Zalewski:

Dziękuję bardzo. Jacek Zalewski, prezes Fundacji Krajowe Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Mówię dzisiaj nie jako prezes Fundacji, ale jako osoba, która przez dwadzieścia lat zajmowała się kwestiami bezpieczeństwa w ruchu drogowym na różnych poziomach, również wykonawczych. Nie jeden wypadek drogowy miałem okazję, niestety, widzieć na swoje oczy. Przychylam się w całej rozciągłości do rozwiązań, które zostały zaprezentowane przez panią poseł Beatę Bublewicz, dlatego że propozycja wypracowana przez podkomisję nadzwyczajną nie zawiera rewolucyjnych rozwiązań; są to raczej ewolucyjne rozwiązania. Jednak od czegoś trzeba zacząć, żeby ucywilizować zachowania polskich kierowców w stosunku do pieszych. Bo tego nam brakuje, jeżeli porównujemy się do Zachodu. Jeżeli uda nam się to zrobić, to zgadzam się, że nie tylko poprzez surowe przepisy. Istotnym elementem całego przedsięwzięcia jest edukacja od szkół, poprzez reedukację tych, którzy na drogach już się znajdują i w żaden sposób nie ma możliwości ich na nowo edukować. Duża rola przypada sekretariatowi Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Nie bez kozery mówiłem o tym, że wprowadzenie rozwiązań bardziej rewolucyjnych, mówiących o tym, że pieszy, który oczekuje na przejściu dla pieszych, ma już pierwszeń-

stwo przed pojazdem, mogłoby stanowić w pierwszym okresie wejścia nowych przepisów w życie ryzyko, że będzie więcej pieszych ginęło na drogach. To jest zależne od dobrej edukacji i od dobrej kampanii społecznej, która może być przeprowadzona, żeby uniknąć tego rodzaju zagrożenia.

Odwołuję się do tak zwanej ustawy rowerowej, nad którą kilka lata temu Wysoka Izba procedowała i uchwaliła. W początkowej fazie wejścia w życie nowych przepisów ustawy, które dawały większe uprzywilejowanie rowerzystom na przejazdach dla rowerzystów, spowodowało to, niestety, większą liczbę zdarzeń z rowerzystami na przejazdach dla rowerzystów. W mojej ocenie, kampania społeczna w tym obszarze, w zakresie nowelizacji przepisów, była wtedy niestety niewystarczająca. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana Łukasza Oleszczuka.

Przedstawiciel sp. z o.o. „Tramwaje Warszawskie” Łukasz Oleszczuk:

Dzień dobry państwu. Łukasz Oleszczuk, „Tramwaje Warszawskie”. Panie przewodniczący, państwo posłowie i posłanki. Projektem poselskim zajmowaliśmy się z racji tego, że mamy świadomość, że zarówno propozycje pani poseł Beaty Bublewicz i posłów popierających projekt, wpisują się w dotychczasową praktykę prawną krajów Unii Europejskiej. Nie- mniej jednak mieliśmy także na uwadze przepisy chociażby obowiązujące w Czechach czy w Szwajcarii dotyczące szczególnego traktowania pojazdów szynowych, w zakresie ustępowania pierwszeństwa pieszych na przejściach przez torowiska tramwajowe. Z racji masy pojazdu, jakim jest tramwaj, charakterystyki trakcyjnej pojazdu, między innymi drogi wyhamowania, przyspieszeń i czasu zatrzymania, uwzględniając dodatkowo czas reakcji motorniczego na pojawienie się pieszego na przejściu niesygnalizowanym, poprosiliśmy o to, żeby w ramach zmiany przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym, szczególnie potraktować pojazdy szynowe, to jest tramwaje. Zostało to częściowo uwzględnione.

Podsumowując; reprezentując stanowisko spółki „Tramwaje Warszawskie” i po części również środowiska organizatorów i przewoźników w komunikacji miejskiej, bo otrzymaliśmy także poparcie ze strony różnych przewoźników z całej Polski; wydaje się, że stosownym kierunkiem jest na pewno przedstawienie propozycji przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju dotyczących zmian przepisów w tym zakresie. Oczywiście, przy zachowaniu istniejących tendencji, które występują w krajach Unii Europejskiej i w innych krajach Europy Zachodniej. Chodzi o szczególne potraktowanie pieszego w zakresie jego ochrony na przejściach dla pieszych.

Z mojej strony jest prośba do przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, żeby w propozycji uwzględnić także charakterystykę pojazdów szynowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana Michała Dobrzańskiego.

Przedstawiciel strony społecznej Michał Dobrzański:

Szanowni państwo. Michał Dobrzański. Jestem współpracownikiem Instytutu Obywatelskiego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z mojej strony to tyle, żeby nie przedłużać. Po pierwsze, zmiana niewątpliwie jest konieczna. Nie można pozostawić aktualnego stanu prawnego, ponieważ jest on niewystarczający i nie zapewnia ochrony pieszym na przejściach dla pieszych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam; czy chodzi o aktualny stan prawny, czy odnosi się pan do sprawozdania podkomisji? Dyskutujemy o sprawozdaniu podkomisji.

Przedstawiciel strony społecznej Michał Dobrzański:

Padł także dzisiaj wniosek, aby nie przyjmować żadnej nowelizacji i chciałem przedstawić swoje stanowisko w tej sprawie; zmiana jest konieczna. Dwie przesłanki, dlaczego chciałbym przedstawić swoje stanowisko. Po pierwsze, sytuacja jest taka; aby prawo sprawiło, że zmieni się sytuacja na polskich drogach w obrębie przejść dla pieszych…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo pana przepraszam. Debatujemy nad sprawozdaniem podkomisji nadzwyczajnej i prosiłbym, aby pan odnosił się do tego sprawozdania.

Przedstawiciel strony społecznej Michał Dobrzański:

Odnoszę się do sprawozdania.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę.

Przedstawiciel strony społecznej Michał Dobrzański:

Konieczny jest przepis, który jednoznacznie da pierwszeństwo pieszemu w obrębie przejścia dla pieszych, zarówno wchodzącym na przejście, jak i będącym już na przejściu dla pieszych. Z tego względu, że tylko taki przepis...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam; czy sprawozdanie daje taką możliwość, czy nie daje?

Przedstawiciel strony społecznej Michał Dobrzański:

W mojej ocenie daje, jeżeli wykreślony zostanie ust. 1a.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dobrze; proszę kontynuować.

Przedstawiciel strony społecznej Michał Dobrzański:

Tak, chodzi o ust. 1a narzucający na pieszego obowiązek oceny prędkości i odległości od zbliżającego się pojazdu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Chyba chodzi o punkt b i dodany ust. 1a?

Przedstawiciel strony społecznej Michał Dobrzański:

Tak. Przepraszam; ust. 1a w punkcie b.

Druga sprawa. Przesłanka merytoryczna, aby wprowadzić zmianę, jest taka, że po pierwsze – mówi o tym Konwencja wiedeńska; była już o tym mowa. Po drugie, rozporządzenie dotyczące znaków i sygnałów drogowych już obecnie definiuje, że znak „przejście dla pieszych" nakłada na kierowców obowiązek przepuszczenia pieszego zarówno wchodzącego, jak i znajdującego się już na przejściu dla pieszych. Wydaje się, że ten argument jeszcze nie był podnoszony. To jest jednakże kwestia ujednolicenia przepisów polskiego prawa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana Oliviera Schneidera.

Przedstawiciel strony społecznej Olivier Schneider:

Dziękuję. Zajmuję się we Francji bezpieczeństwem ruchu drogowego. Tak się składa, że mówię również po polsku, więc chciałem coś państwu przekazać jakby z zewnątrz. Proszę państwa. Poprawa bezpieczeństwa pieszych jest kluczowa, gdyż w Polsce bezpieczeństwo jest na bardzo niskim poziomie w porównaniu do pozostałych krajów i wymaga kompleksowych działań. Większość z nich nie polega na poprawie ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Zmiana tej ustawy i wprowadzenie zapisu w jakiejkolwiek formie, czy to będzie w formie proponowanej przez pana przewodniczącego Lassotę, czy w zmianie oryginalnej, pozwoli w czasie vacatio legis, po pierwsze, przeprowadzić kampanię społeczną, a po drugie, sprząść z całą polityką poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dlatego apeluję, żeby te zmiany wprowadzić. Często widzę Polaków we Francji, często jestem ich pasażerem. Na przykład jutro z posiedzenia Komisji wracam z Polakami do Paryża. Oni prowadzą pojazd i oni też mówią – jak jesteśmy we Francji, to przestrzegamy przepisów.

Myślę, że obawa o to, że wzrośnie liczba osób zabitych, ponieważ zmienimy ustawę, jest całkowicie nieuzasadniona. Oczywiście, trzeba też popracować nad całym wychowaniem komunikacyjnym, od przedszkola do szkolenia kierowców, którzy już mają prawo jazdy. Zmiana ustawy jest do tego bardzo dobrym momentem. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę panią Agatę Kowalską.

Dziennikarka Radia TOK FM Agata Kowalska:

Dzień dobry państwu. Agata Kowalska; jestem dziennikarką i pracuję w Radio TOK FM. I tam właśnie współprowadzę audycję „Kołowanie", która zajmuje się ruchem drogowym. Bardzo szczegółowo śledzę prace podkomisji nad projektem ustawy. Chciałam się odnieść do kilku kwestii.

Po pierwsze, w czasie prac podkomisji nadzwyczajnej wypowiadali się przedstawiciele Komendy Głównej Policji, którzy wskazywali, że absolutnie popierają propozycje pani posłanki Beaty Bublewicz, również opierając się na danych statystycznych, które przywoływała przed chwilą pani poseł. Zaskoczyło mnie to co powiedział pan minister Zbigniew Rynasiewicz, ponieważ przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju był obecny podczas prac podkomisji, w trakcie których oczywiście omawiano również dane statystyczne. Zastanawia mnie, dlaczego teraz ministerstwo chce na nowo przygotowywać dane statystyczne, skoro posłowie, wprawdzie nie w Komisji, ale w podkomisji, nad tym pracowali.

Druga kwestia jest taka, że Najwyższa Izba Kontroli wskazała, że dane wskazane przez Policję bardzo często nie są precyzyjne lub trudno je dokładnie analizować i na ich podstawie wyciągać wnioski ze względu na problemy, jakie mają policjanci przy zbieraniu danych na miejscu wypadków. Ciekawi mnie, jak ministerstwo poradzi sobie z tym wyzwaniem wyciągając wnioski z danych statystycznych, jeśli część danych może być po prostu nieprawidłowa. Obawiam się, i na to wskazują również eksperci, że dane te nie oddają stopnia poszkodowania pieszych uczestniczących w wypadkach drogowych, a więc jak naprawdę wygląda sytuacja pieszych na przejściach.

Trzecia kwestia, na którą wskazywała pani posłanka Beata Bublewicz; chodzi o wypadki nie tylko na przejściach dla pieszych, ale również na skrzyżowaniach. To jest bardzo ważna uwaga. Nie wiem czy państwo zdają sobie sprawę z tego, że piesi mają możliwość i prawo przekroczenia jezdni w miejscach, gdzie nie ma przejścia dla pieszych, właśnie w obrębie skrzyżowania dróg czy ulic. W związku z tym dane podawane przez panią posłankę i sumowanie tych wypadków ma ogromne znaczenie i ma też ogromne znaczenie dla omawianych przepisów.

Moje pytanie, a właściwie wątpliwość jest taka. Może jest to pytanie do pana posła sprawozdawcy podkomisji. Dlaczego państwo obawiają się, że proponowany przepis nie zostanie takim przepisem, jaki obowiązuje w krajach zachodnich, to znaczy bezwzględnego pierwszeństwa pieszych w obrębie przejścia dla pieszych? A więc także na przejściu dla pieszych, a więc tak jak przed chwilą proponował dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego. Czyli w trakcie przekraczania przejścia dla pieszych, w momencie wchodzenia na przejście oraz w momencie, kiedy pieszy zbliża się do przejścia dla pieszych.

Ostatnia kwestia, bardzo ważna. Nie do końca rozumiem jednego. Podkomisja nadzwyczajna pracując przez pięć posiedzeń wypracowała pewien kompromis czy pewną propozycję. Po czym w czasie, który minął od jej ostatniego posiedzenia, do dzisiejszego posiedzenia Komisji, ta sprawa została zupełnie zmieniona. Jak rozumiem, pan poseł Lassota w czasie między posiedzeniem podkomisji a posiedzeniem Komisji, wypracował nowe rozwiązanie. Trochę mnie to martwi z punktu widzenia przejrzystości tworzenia prawa w Polsce; to tytułem komentarza. Bardzo mnie ciekawi, dlaczego nie możemy wprowadzić w Polsce bezwzględnego pierwszeństwa pieszych, jako niechronionych uczestników ruchu drogowego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Wysoka Komisjo. W świetle dyskusji, którą mamy za sobą, zgłaszam wniosek, aby skierować sprawozdanie ponownie do podkomisji nadzwyczajnej. Zgłaszam ten wniosek także dlatego, że poprawkę zgłosił przewodniczący tej podkomisji. Deklarację złożył także pan minister Rynasiewicz, który moim zdaniem, jednoznacznie uzasadnił swoje stanowisko. Wobec powyższego taki wniosek formułuję.

Jeszcze jedna kwestia. Bardzo była interesująca dyskusja i opinie przez państwa zaprezentowane. W każdym kraju jest troszeczkę inaczej. Pewnie prawo jest jasno

określone w bardzo ważnych obszarach, ale też jest stosowane bardzo różnie. W niektórych bowiem krajach zachodnich, jak państwo wiecie, pieszy przechodzi przez jezdnię na czerwonym świetle i Policja nie wyciąga z tego powodu sankcji. Gdzieś tam kulturowo jesteśmy także w różnych miejscach. Dlatego warto o tym rozmawiać, warto głęboko analizować.

To jest mój wniosek, ale także mam pytanie do Biura Legislacyjnego. Chciałbym pozostać w zgodzie z regulaminem Sejmu. Został zgłoszony najdalej idący wniosek o odrzucenie projektu ustawy w pierwszym czytaniu. Pytam więc czy powinienem dopełnić formalności i poddać ten wniosek pod głosowanie?

Legislator Michał Baranowski:

Tak, panie przewodniczący; chronologicznie najpierw trzeba poddać pod głosowanie wniosek dalej idący, czyli wniosek o odrzucenie projektu ustawy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Poddaję wniosek pana posła Krzysztofa Tchórzewskiego pod głosowanie. Pan poseł Jerzy Polaczek; bardzo proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Nie ma już pana posła Krzysztofa Tchórzewskiego, ale myślę, że mówię w jego zastępstwie; w związku z wnioskiem pana przewodniczącego Żmijana wycofujemy wniosek o odrzucenie projektu w pierwszym czytaniu. Poprzemy propozycję ponownego skierowania sprawozdania do podkomisji nadzwyczajnej.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję za ten głos. Ponownie zwracam się do Biura Legislacyjnego.

Legislator Michał Baranowski:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Ponieważ wniosek jako taki formalnie został zgłoszony, tylko osoba, która go zgłosiła mogłaby go wycofać. Prosilibyśmy o dokonanie czynności przegłosowania wniosku.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Czyli należy poddać wniosek pod głosowanie.

Kto z państwa posłów jest za odrzuceniem projektu ustawy w pierwszym czytaniu, proszę o podniesienie ręki. Przepraszam; kto jest za wnioskiem o odrzucenie projektu? Dziękuję. Kto jest przeciw? Dziękuję. Kto się wstrzymał? Dziękuję. Proszę o podanie wyników głosowania.

Sekretarz Komisji Teodozja Nojszewska-Łasicka:

Przy braku głosów za, 13 posłów głosowało przeciw, 2 posłów wstrzymało się od głosu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Wniosek pana posła Krzysztofa Tchórzewskiego o odrzucenie projektu ustawy w pierwszym czytaniu nie uzyskał akceptacji Komisji.

Pytam państwa posłów czy jest sprzeciw wobec wniosku, który sformułowałem w imieniu prezydium Komisji? Pan przewodniczący Józef Racki jest także za takim wnioskiem. Czy jest sprzeciw, aby sprawozdanie trafiło z powrotem do podkomisji nadzwyczajnej celem dalszego procedowania? Czy jest sprzeciw do takiego wniosku? Sprzeciwu nie słyszę.

Dziękuję bardzo. Tak, chodzi o podkomisję nadzwyczajną, która pracowała pod kierownictwem pana posła Józefa Lassoty. Wysoka Komisjo. Wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie. Dziękuję państwu za udział.